Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11342**

18. Wahlperiode 16.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Harald Ebner, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Unfalluntersuchungsbericht zur Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean“ bei Hamburg (erneute Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/8589)

Am 3. Februar 2016 wurde das auf der Elbe nach einem Ausfall der Ruderanlagensteuerung festgekommene Großcontainerschiff CSCL INDIAN OCEAN durch ein von der Reederei beauftragtes Bergungskonsortium freigeschleppt. Am 14. Oktober 2016 veröffentlichte die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zu dieser Havarie einen 33 Seiten umfassenden Untersuchungsbericht (Nr. 34/16).

Die BSU setzt sich in ihrem Untersuchungsbericht nahezu ausschließlich mit der Frage auseinander, welche Gründe zum Ausfall der Ruderanlage geführt haben. Ob durch andere Rahmenbedingungen wie z. B. zwei betriebsklare Anker, Schleppereinsatz, eine breitere Fahrrinne oder andere Maßnahmen dieses Festkommen durch den kurzzeitigen Ausfall der Ruderanlage hätte verhindert werden können, wird von der BSU nicht genauer erläutert.

Sehr ausgiebig geht die BSU dagegen sowohl in ihren Schlussfolgerungen als auch in ihren Sicherheitsempfehlungen auf eine Container-Leichterung ein und empfiehlt das dem BMVI sogar als Schwerpunkt für die Fachkonzepte „Havarien von Großcontainerschiffen“. Ob eine solche Container-Leichterung überhaupt eine staatliche Aufgabe zur unmittelbaren Gefahrenabwehr ist, wird von der BSU weder untersucht noch erläutert.

Weder von der BSU in ihrem Untersuchungsbericht noch durch das Havariekommando (HK) in seinen Pressemitteilungen wird eindeutig dargestellt, welche der getroffenen Maßnahmen zum Freischleppen des Festkommers durch das staatliche, welche durch das unternehmerische Unfallmanagement veranlasst oder durchgeführt wurden. Auch die von der Bundesregierung gegebenen Antworten zu Fragen und Nachfragen im Zusammenhang mit dieser Havarie (Bundestagsdrucksachen 18/7931 und 18/8589) geben darüber keine eindeutige Auskunft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz des Steuerbord-Ankers dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

   Wenn ja, mit welchem Ergebnis und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

b) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz beider Anker dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

c) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob durch den Einsatz von einem oder mehreren Schleppern am Heck der CSCL INDIAN OCEAN dieses Festkommen hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welcher Methode mit welchem Ergebnis und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

d) Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU untersucht, ob bei einer breiteren Fahrrinne dieses Festkommen der CSCL INDIAN OCEAN hätte verhindert werden können?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

2. Bezieht sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussage der BSU in ihrem Untersuchungsbericht, dass „bei einem betriebsklaren Anker […] üblicherweise keine weiteren Auflagen erforderlich“ sind, ausschließlich auf die bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) üblichen Praxis?

Wenn nein, bei welchen anderen Behörden und staatlichen Einrichtungen, die für die Sicherheit von ähnlichen Fahrrinnen zuständig sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei Schiffen mit diesen Abmessungen und nur einem betriebsklaren Anker ebenfalls über die sonst vorgesehenen Auflagen keine weiteren üblich?

3. a) Wie breit (Sollbreite und tatsächliche Breite nach den aktuellen Peilunterlagen des zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA)) ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrrinne im Havariebereich?

b) Wie tief (Solltiefe und tatsächliche Tiefe nach den aktuellen Peilunterlagen des zuständigen WSA) ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrrinne im Havariebereich?

c) Lagen nach Kenntnis der Bundesregierung der BSU die aktuellen Peilunterlagen des zuständigen WSA für den Havariebereich vor?

Wenn ja, aus welchem Grund wurden der Havariebereich im Untersuchungsbericht nicht anhand dieser Peilunterlagen detailliert dargestellt, wenn nein, warum nicht?

4. a) Welche Mindest-Fahrrinnenbreite empfiehlt nach Kenntnis der Bundesregierung die PIANC, eine technisch-wissenschaftliche Vereinigung des Hafen- und Wasserstraßenbaus und der Schifffahrt, für Schiffe mit den Abmaßen der CSCL INDIAN OCEAN für den Havariebereich?

b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung von der BSU untersucht, ob die Elbe im Havariebereich den Empfehlungen der PIANC für die Mindest-Fahrrinnenabmessungen für Schiffe der Größe der CSCL INDIAN OCEAN entspricht?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und warum wurden diese Untersuchungsergebnisse nicht im Untersuchungsbericht erwähnt, wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. a) Welche Informationen mit welchem Inhalt über z. B. Schiffstyp, Länge, Breite, Tiefgang, Besetzung mit Lotsen oder Ladung lagen nach Kenntnis der Bundesregierung der BSU über die zum Zeitpunkt des Ruderausfalls auf der CSCL INDIAN OCEAN „dicht an der Radarlinie entgegen“ (BSU-Bericht, Seite 11) kommende EMPIRE vor?

   b) Aus welchem Grund wurden nach Kenntnis der Bundesregierung welche der BSU über die EMPIRE vorliegenden Informationen nicht im Untersuchungsbericht erwähnt?

6. a) Durch wen war nach Kenntnis der Bundesregierung der „detaillierte Bergungsplan“ erarbeitet worden, der dem HK am 7. Februar 2016 (BSU-Bericht, Seite 13) vorlag?

   b) Durch wen war nach Kenntnis der Bundesregierung am 8. Februar 2016 geplant, „gegen Mitternacht 12 Schlepper anzuspannen, um mit dem dann aufkommenden Hochwasser den nächsten Freischleppversuch zu starten“ (BSU-Bericht, Seite 13)?

7. a) Welche Gefahr geht nach Kenntnis der Bundesregierung für die Einsatzkräfte an Bord eines festgekommenen Großcontainerschiffes, auf Baggern, Schleppern, Bunkerbooten oder anderen Wasserfahrzeugen von Luftfahrzeuge aus, die eine weiträumige Sperrung des Luftraumes um den Havaristen mit einem Sperrradius von 2 km ununterbrochen über den gesamten Zeitraum der Havarie erforderlich macht?

   b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung durch diese weiträumige Sperrung des Luftraumes um den Havaristen mit einem Sperrradius von 2 km ununterbrochen über einen Zeitraum von nahezu 5 Tagen der Zugang der Medien zum Unfallort zur Erstellung von eigenen Luftaufnahmen so sehr eingeschränkt, dass die Medien ausschließlich vom Havariekommando veröffentlichte Luftaufnahmen nutzen konnten, um ihre Berichterstattung zu bebildern?

   c) Befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung die festgekommene CSCL INDIAN OCEAN in dem Gebiet mit luftfahrtrelevantem Vogelvorkommen (ABA) „Unterelbe“, für das aufgrund der erheblichen Vogelschlag- und Störungsgefahr ausdrücklich ganzjährig u. a. in den von der Deutschen Flugsicherung herausgegebenen Luftfahrerkarten empfohlen wird, die gesetzliche Mindest-Flughöhe von 2.000 ft AGL (= 600 m über Boden) einzuhalten, Außenlandungen zu vermeiden und, sollte dies aus luftrechtlichen oder sicherheitsrelevanten Gründen nicht möglich sein, das Gebiet zu umfliegen?

   Wenn nein, wie weit war das Schiff von der Grenze dieser ABA entfernt?

   d) Befand sich nach Kenntnis der Bundesregierung die festgekommene CSCL INDIAN OCEAN in der Luftverkehrs-Kontrollzone (CTR) des internationalen Flughafens Hamburg, für die für jedes Luftfahrzeug vor dem Eindringen eine Luftverkehrs-Kontrollfreigabe (ATC-Clearance) durch die Flugsicherung zwingend erforderlich ist?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. a) Ist nach Auffassung der Bundesregierung verhältnismäßig, dass die CSCL INDIAN OCEAN nach Angaben der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/7931) im Zeitraum zwischen der ersten Lageerkundung und dem Freischleppen sieben Mal von einem Do228-Sensorflugzeug des BMVI „zu Aufklärungszwecken“ mit dem Ergebnis „Kein Schadstoffaustritt“ überflogenen wurde, obwohl das Schiff über eine die Treibstofftanks schützende Doppelhülle verfügt, „aufgrund der Anordnung der Betriebstofftanks im Schiff […] keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts“ bestand und während dieser Überwachungsflüge aufgrund der von der Bundesregierung angegebenen Flugdauer davon auszugehen ist, dass Hauptzweck des Fluges das Überfliegen der CSCL INDIAN OCEAN war?

   b) Welche Kosten waren nach Kenntnis der Bundesregierung für 2015 und 2016 pro Flugstunde eines Sensorflugzeuges des Typs Do 228 einschließlich Betrieb, Personal und Verbrauch von Betriebskosten, auf welcher Rechtsgrundlage für Einsätze im Rahmen einer Amtshilfe nach der Bundeshaushaltsordnung und bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte zu erstatten?

   c) Welche Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Überflüge der CSCL INDIAN OCEAN durch ein Do228-Sensorflugzeug des BMVI entstanden?

   d) Welche dieser Kosten sind nach Kenntnis der Bundesregierung dem Havaristen in Rechnung gestellt worden?

   e) Welche dieser Kosten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vom Havaristen anerkannt und bezahlt?

9. a) Welche Behörden, staatliche Stellen und Einrichtungen waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Maßnahmen oder Einsatzmitteln am staatlichen maritimen Notfallmanagement beteiligt?

   b) Warum erwähnt nach Kenntnis der Bundesregierung die BSU in ihrem Untersuchungsbericht 34/16 im Gegensatz zu anderen BSU-Untersuchungsberichten als „beteiligte Stellen“ unter „2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen“ auf Seite 9 ausschließlich das HK Cuxhaven, nicht aber andere Behörden und staatlichen Stellen oder Einrichtungen wie z. B. die Wasserschutzpolizei Hamburg (Sicherung der Unfallstelle), Deutscher Wetterdienst (Wettervorhersagen), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Wasserstandsvorhersagen), Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr (Fahrtüchtigkeit), Hamburg Port Authority und Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Hamburg (aktuelle Peilunterlagen), WSA Hamburg (Bereitstellung MZS NEUWERK)?

10. a) Welche Unternehmen waren nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Maßnahmen am unternehmerischen maritimen Notfallmanagement beteiligt?

    b) Warum erwähnt die BSU nach Kenntnis der Bundesregierung in ihrem Untersuchungsbericht 34/16 im Gegensatz zu anderen BSU-Untersuchungsberichten als „Eingesetzte Mittel“ unter „2.5 Einschaltung der Behörden an Land und Notfallmaßnahmen“ auf Seite 9 ausschließlich „Verschiedene Schlepper, Bagger“, nicht aber sämtliche eingesetzten Wasserfahrzeuge mit Schiffsnamen, Rufzeichen, Flagge, bekannter Spezialausrüstung und Schiffsbild?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. a) Aus welchem Grund wird nach Kenntnis der Bundesregierung von der BSU in ihrem Untersuchungsbericht nicht eindeutig zwischen den durchgeführten Maßnahmen des staatlichen und des unternehmerischen maritimen Notfallmanagement unterschieden?

    b) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Leichtern von Containern von einem Großcontainerschiff „aus überdurchschnittlicher Höhe“ eine Maßnahme der staatlichen unmittelbaren Gefahrenabwehr?

    Wenn ja, welche Gefahrabwehrmaßnahmen sind im „Sicherheitskonzept Deutsche Küste“ seit wann dafür vorgesehen, wenn nein, warum nicht?

12. a) Welche über die Prüfung der Umsetzung der vom beauftragten Bergungsunternehmen in seinem durch das HK geprüften und freigegebenen Bergungsplan vorgesehenen Maßnahmen hinausgehende Aufgaben hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der On Scene Coordinator (OSC) des HKs während der Vorbereitung und Durchführung des Freischleppversuchs am 9. Februar 2016?

    b) Welche rechtliche Verbindlichkeit hatte nach Kenntnis der Bundesregierung für die mit dem Freischleppen vom beauftragten Bergungsunternehmen eingesetzten Schlepper und deren Schiffsführungen, dass laut Pressemitteilung des Havariekommando Nr. 6 vom 9. Februar 2016 „kurz nach 2 Uhr […] der On-Scene-Coordinator (OSC) des Havariekommandos den Beginn des Schleppversuches angeordnet“ hat und „über Funk ertönte, ‚Achtung hier ist der OSC, Beginn freischleppen Havarist weitere Anweisungen vom Tow-Master‘“ (Rechtschreibfehler aus Original-Pressemitteilung übernommen)?

13. a) Wie viele Medienvertreter welcher regionalen und überregionalen Medien welcher Formate nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung an der Pressekonferenz des HK am 9. Februar 2016 von 11:00 bis ca. 12:00 Uhr in Cuxhaven teil?

    b) Wie viele Mitarbeiter des HK, anderer staatlichen Behörden oder Einrichtungen nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung an dieser Pressekonferenz mit welcher Aufgabe teil oder waren mit welcher Aufgabe an der Vorbereitung, Durchführung oder Nachbereitung dieser Pressekonferenz beteiligt?

    c) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer „Komplexen Schadenslage“ von der Havarie betroffen Unternehmen und die von diesen Unternehmen mit der Planung, Vorbereitung oder Durchführung von Unfallmanagement-Maßnahmen beauftragten Unternehmen selbst nicht berechtigt, die Öffentlichkeit zeitnah und sachgerecht über das unternehmerische Unfallmanagement zu informieren?

    Wenn nein, auf welcher rechtlichen Grundlage kann durch wen eine solche Information der Öffentlichkeit durch Unternehmen bei einer „Komplexen Schadenslage“ untersagt werden?

    d) Können nach Kenntnis der Bundesregierung die betroffenen Unternehmen bei einer „Komplexen Schadenslage“ das Havariekommando mit der Durchführung ihrer unternehmerischen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beauftragen?

    Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage durch Abschluss welchen Vertragsverhältnisses, wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. a) Welche Bedeutung für die innere und äußere Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland hat nach Kenntnis der Bundesregierung welches der Fachkonzepte des Havariekommandos?

    b) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Fachkonzepte, Handbücher, Ausbildungsleitfäden, Alarm- und Ausrückeordnungen oder andere Handlungsanweisungen des Bundes, der Länder, der Landkreise, der Städte oder Kommunen für Großschadenslagen, z. B. einem Massenanfall von Verletzten, aus Sicherheitsgründen nicht veröffentlicht?

    c) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung auszuschließen, dass ein Grund für den unter anderem im BSU-Untersuchungsbericht 445/10 bei der Koordinierung der Einsatzkräfte einer „Komplexen Schadenslage“ durch das HK festgestellten Mangel („Die Kompetenzen des Havariekommandos waren nicht bei allen Einsatzkräften in ausreichendem Maße bekannt, so dass in Einzelfällen Anordnungen des HK nicht oder nicht unverzüglich umgesetzt wurden. Dies behinderte nicht nur den geplanten Ablauf des Notfallmanagements, sondern führte auch zu einem erhöhten Kommunikationsaufkommen im Havariestab durch Nachfragen und Diskussionen“ (Seite 152)) war, dass diese als „sicherheitsrelevante interne Handlungsanweisungen grundsätzlich nicht zur Veröffentlichung vorgesehen“ (Bundestagsdrucksache 18/8589) sind?

Berlin, den 14. Februar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333